


REVOLUÇÃO EM DUAS RODAS

Inauguração da
ciclovía Norte
Sul | Foto Gilson
Machado



O município de Campinas pedala para o futuro ao executar plano cicloviário que interligará todo o município até o final de 2017

Por Jéssica Fonseca

Cada vez mais as bicicletas vêm ganhando seu próprio espaço ao redor do planeta. Em alguns lugares elas já são a realidade como, por exemplo, em Copenhague na Dinamarca, Rio de Janeiro, Bogotá (Colômbia) e Buenos

Aires (Argentina) também não ficam atrás e há alguns anos já investem em políticas de incentivo às bicicletas em detrimento aos carros. Não é à toa que o biciclo - que nunca saiu de moda - alcança mais velocidade em pleno momento onde ser

sustentável não é apenas uma opção, mas uma verdadeira necessidade. Que os automóveis têm os seus benefícios isso não é novidade, a facilidade e o conforto são alguns deles. E isso faz com que o automóvel ainda seja o meio de locomoção

individual mais usado no mundo. Mas ter um carro ainda não é tão barato (levando-se em conta, principalmente, o cenário econômico brasileiro) e por isso muita gente se locomove do jeito que pode. Transporte público está aí para isso. E as bicicletas também.

No entanto, muitas pessoas ainda acham que a bicicleta é um meio de locomoção perigoso. O medo de ser atropelado por carros e motos nas vias e avenidas ainda é grande quando a cidade não oferece uma rede cicloviária segura e planejada. É por isso que ainda no Brasil o modal é visto mais como um lazer do que um meio de transporte. Atualmente no município de Campinas, interior de São Paulo, esta realidade vem se transformando para melhor. São 189 quilômetros de ciclovias previstos até o ano de 2017. Interligando a cidade - que hoje tem uma população de um milhão e 164 mil habitantes, segundo o IBGE - por uma rede cicloviária que atenda as demandas de acessibilidade e segurança. De acordo com o secretário dos Transportes e presidente da EMDEC (Empresa Municipal de Desenvolvimento de Campinas), José Carlos Barreiro, a construção de ciclovias e não de ciclorrotas garante a segurança dos ciclistas e um espaço próprio destinado apenas a

este modal. Ao contrário das ciclorrotas que possuem uma sinalização específica na mesma via de veículos automotores, as ciclovias são fisicamente isoladas do tráfego comum. “Nós fazemos as coisas muito planejadas. Todas as nossas ciclovias tiveram um planejamento muito grande antes de saírem do papel”, afirma Barreiro.

O projeto foi pensado e discutido, de forma democrática, considerando atores importantes como a Empresa Municipal de Desenvolvimento de Campinas (EMDEC) com cicloativistas, membros da Comissão Permanente de Mobilidade Urbana da Câmara Municipal e integrantes do Conselho Municipal de Trânsitos e Transportes (CMTT). “Esse plano foi construído em um diálogo com a população. Segue uma lógica que estamos implementando em Campinas, de fazer com que as pessoas possam se locomover o menos possível para trabalho, lazer, compras e serviços, tendo microrregiões nas quais convivam melhor, sem fluxo excessivo de transporte. “Isso aumentará a qualidade de vida dos campineiros”, afirmou o prefeito Jonas Donizette, em nota à prefeitura.

O projeto cicloviário do município pretende atender a todos os bairros. “Nós dividimos a cidade em quatro áreas

de distribuição de ciclovias num total de 809 quilômetros quadrados”, comenta Barreiro. A implementação da rede cicloviária nas quatro áreas da cidade busca respeitar alguns conceitos que o secretário dos Transportes considerou importantes para a execução do plano. O primeiro deles é construir as ciclovias nos canteiros centrais das ruas e avenidas; o segundo é integrar as bicicletas aos outros modais de transporte (como prevê a fase três do projeto); e por último, é implantar bicicletários nos terminais de ônibus da cidade que possam permitir que a integração com o transporte público seja, de fato, garantida.

Segundo o secretário, as ciclovias deverão ter pavimento asfáltico, sendo em sua maioria de mão dupla e com largura aproximada a 2,5 metros. Os recursos financeiros para execução do projeto serão advindos de compensações ambientais da Secretaria do Verde, Meio Ambiente e Desenvolvimento Sustentável (SVDS) e das contribuições de Intervenção no Domínio Econômico (Cide), Fundo de Interesses Difusos (FID), Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES), Termo de Ajustamento de Conduta (TAC) e Fundo de Recuperação, Manutenção e Preservação do Meio Ambiente (Proamb).



Revolution on Two Wheels

The city of Campinas cycles for the future to run a bicycle path plan which will connect the entire city by the end of 2017

By Jéssica Fonseca

More and more bikes are gaining their own space around the planet. In some places they are already a reality, for example, in Copenhagen Denmark. Rio de Janeiro, Bogota (Colombia) and Buenos Aires (Argentina) also did not lag behind and they have already been investing, few years ago, in incentive policies to bicycles in detriment to cars. No wonder that the bicycle- who never went out of fashion - achieves more speed in times when being sustainable is not just an option but a real necessity. That cars have their benefits is nothing new, the ease and comfort are some of them. And this makes car the most single mean of transportation used in the world. But having a car is still not as cheap (taking into account mainly the Brazilian economic scenario) and so many people get around the way they can. Public transport is there for that. And the bikes as well.

However, many people still think that the bicycle is a dangerous mean of transportation. The fear of being hit by cars and motorcycles on the roads and avenues is still big when the city does not offer a safe and planned cycling network. That is why even in Brazil the modal is seen more as a recreation than a means of transport. Currently in Campinas, São Paulo, this reality has been transformed for the better.

There are 189 kilometers of bike paths planned by the year of 2017. Linking the city - which today has a population of one million and 164 thousand inhabitants, according to IBGE - by a cycling network that meets the demands of accessibility and security. According to the Secretary of Transport and President of Empresa Municipal de Desenvolvimento de Campinas - EMDEC (Municipal Development Company of Campinas), Jose Carlos Barreiro, building bike paths and not of ciclorrotas (cycle routes) ensures the safety of cyclists and their own space for just this modal. Unlike ciclorrotas that have a specific signaling on the same route of motor vehicles, bike paths are physically isolated from the common traffic. "We do things very planned. All our bike paths have a very great planning before they leave the paper", said Barreiro.

The project was conceived and discussed democratically, considering key players as the EMDEC with cycle activists, members of the Comissão Permanente de Mobilidade Urbana da Câmara Municipal (Standing Committee on Urban Mobility of the City Council) and members of the Conselho Municipal de Trânsitos e Transportes - CMTT (City Council of Transit and Transport). "This plan was built on a dialogue with the population. It follows a logic that we are implementing in Campinas, so people can move around as little as possible for business, leisure, shopping and services, and micro-regions in which people can live better together, without excessive flow of transportation. "This will increase the quality of life in Campinas", said Mayor Jonas Donizetti, in a statement to the city council.

The city cycling project aims to serve all neighborhoods. "We have divided the city into four bike paths distribution areas

totaling 809 square kilometers," said Barreiro. The implementation of the cycling network in the four areas of the city seeks to respect some concepts that the Secretary of Transportation considered important to the plan. The first is to build bike paths in the medians of streets and avenues; the second is to integrate bicycles to other transport modes (as provided for phase three of the project); And lastly, is to install bicycle racks in the city's bus terminals that can enable integration with public transport is, in fact, guaranteed.

According to him, the bike paths should have asphalt pavement, with mostly two-way lanes with approximate width of 2.5 meters. Funding for project implementation will be coming from the Secretaria do Verde, Meio Ambiente e Desenvolvimento Sustentável - SVDS (Environmental compensation of Green, Environment and Sustainable Development Secretariat) and from intervention contributions of the Dominio Econômico - Cide (Economic Domain), Fundo de Interesses Difusos - FID (Diffuse Interests Fund), the Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social - BNDES (National Economic and Social Development Bank), the Termo de Ajustamento de Conduta - TAC (Conduct Adjustment Term) and the Fundo de Recuperação, Manutenção e Preservação do Meio Ambiente - Proamb (Recovery Maintenance and Preservation of the Environment Fund).